12e Année ø N° 546. 50 centimes 6 Mars 1909 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro, un Hors-Texte : SAM MAC VEA

Dugourd Saint-Yves Bouchard

MARATHON A BUFFALO

Le petit champion français Saint-Yves a couvert les 42 kilom. 194 du parcours, malgré la neige, en 2 h. 55 m. 20 s. 4/5, devant Bouchard et Prévôt.

(Voir page 159.)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
9o, aven. des Champs-Elysées, et 9, aven. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et Départ. 24 fr. — Étranger 28 fr.
Changements d'adresse 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD
18, Place Vendôme . PARIS

Chemin de fer d'Orléans. — *Organisation d'un service de voitures directes de 1re et 2e classes, entre Boulogne-sur-Mer et Irun à l'aller et entre Hendaye et Calais au retour.*

Pour donner de nouvelles facilités aux voyageurs se rendant d'Angleterre ou du nord de la France à Bordeaux, Biarritz et en Espagne ou vice-versa, il vient d'être organisé un service de voitures directes de 1re et 2e classes, évitant tout transbordement à Paris.

A l'aller, départ de Boulogne-Maritime à 2 h. 7 soir pour arriver à Bordeaux à 3 h. 43 matin, à Biarritz à 7 h. 20 matin et à la frontière espagnole à 8 h. 19 matin.

Au retour, départ de la frontière espagnole à 5 h. 10 soir, de Biarritz à 6 h. 15 soir, de Bordeaux à 10 h. 30 soir, pour arriver à Calais-Maritime à 1 h. 10 soir.

VIN TONIQUE & HYGIÉNIQUE

BYRRH

Fait avec des vins vieux exceptionnellement généreux mis au contact du quinquina et de substances amères et bienfaisantes, le **BYRRH** possède un arôme agréable et de précieuses qualités cordiales pour lesquelles il est plus particulièrement

RECOMMANDÉ

AUX FAMILLES

Le **BYRRH** se consomme à toute heure, soit pur, à la dose d'un verre à Bordeaux, soit dans un grand verre, étendu d'eau ordinaire ou d'eau de Seltz. Il devient alors une délicieuse et rafraîchissante boisson, sans perdre aucune de ses qualités bienfaisantes

Servi dans tous les établissements de consommation en bouteille d'origine, le **BYRRH** se trouve dans toutes les maisons d'alimentation

CONCOURS DU BYRRH
— VOIR NOTRE NUMÉRO DU 6 MARS 1908 —

Ruckphot, Paris

PARCS ET JARDINS
CRÉATION ET RESTAURATION
TRACÉS DE TOUS STYLES

E. REDONT

Architecte Paysagiste — Grand Prix

PARIS, 61, rue Louis-Blanc
le jeudi, de 10 heures à midi

ENTREPRISE GÉNÉRALE A FORFAIT
POUR LA FRANCE ET L'ÉTRANGER

Parcs de Sports ø Terrains de jeux
Jardins de ville, de campagne
ø ø ø ø et d'utilité. ø ø ø

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

Chemins de fer de l'Ouest

Nous avons déjà signalé à l'attention des voyageurs et touristes les Guides, Livrets et Albums publiés sur la Normandie et la Bretagne par la Compagnie de l'Ouest.

Ces publications ne s'adressant qu'aux grandes personnes, la Compagnie de l'Ouest a pensé être agréable aux enfants en faisant établir, exclusivement à leur intention et comme souvenir de voyage, un Livret-aquarelle de costumes et paysages bretons.

Ce Livret-aquarelle comprend 8 gravures en couleurs, chacune reproduite, en esquisse au trait noir, sur la page mobile qui lui fait vis-à-vis et que les enfants peuvent expédier comme carte postale, après l'avoir coloriée suivant le modèle; plusieurs chansons (paroles et musique) choisies parmi les œuvres du barde breton Botrel, et enfin quelques renseignements géographiques.

POUR AVOIR LES MEILLEURES JANTES BOIS EN VÉRITABLE ÉRABLE AMÉRICAIN

EXIGEZ LES MARQUES
KUNDTZ
&
FAIRBANKS-BOSTON
(SE MÉFIER DES CONTREFAÇONS & IMITATIONS)

L'ANGELUS
est
la plus fine
des
LIQUEURS
Pourquoi ?

Parce qu'elle
est
LA SEULE
Réellement Monastique
distillée en Charente
au
VRAI COGNAC

La Bourse des Sports

ASSURANCES SPORTIVES

Les Assurances spéciales, 20, rue Taitbout,
Paris. Téléphone 288-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances spéciales, 20, rue Taitbout,** Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

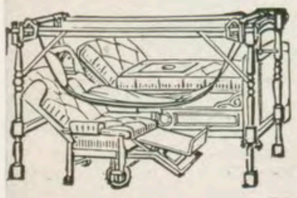
Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

MAISON DE CONFIANCE. (9me année)
ÉTUDIANT ET TRAITANT LES AFFAIRES
PRETS *le jour même sur toutes* GARANTIES s. Successions ouvtes, Nues-Prop., Usuf., Titres incessibles, Alimentaires, Biens indivis, Hypothèques.
Aucun frais d'avance ni pour renseignement ni pour voyage ou expertise. **DENY** f., Cité Bergère, Paris.

PARFUM POMPEÏA L.T.PIVER PARIS



LIT MÉCANIQUE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on march 6th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

6 Mars 1909 — N° 546
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11 boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

AU MATCH FRANCE CONTRE GALLES — UN DRIBBLING GALLOIS

Un match de football rugby mettait en présence, le 23 février, au Stade de Colombes, l'équipe du pays de Galles, la plus formidable équipe d'Europe et l'équipe française. Ce fut un écrasement. Après s'être contenté de marquer 9 points pendant la première mi-temps, les Gallois réussirent à en compter 38, dans la seconde, en tout 47 (11 essais 7 buts), laissant à la fin Sagot marquer pour nous un essai de consolation. Nos équipes ont encore beaucoup à apprendre pour faire figure honorable vis-à-vis de leurs rivaux d'Outre-Manche.

LE SPORT DU SLEIGHING [1]

Par R. DE LA FRÉGOLIÈRE

II

Après avoir expliqué la technique du bobsleigh, le gagnant de la Coupe du Mont Blanc montre comment il faut conduire en course

On peut faire de charmantes promenades en bob, avec une nombreuse et gaie compagnie, et il se crée actuellement, en Suisse, une sorte de vrai tourisme au moyen de cette petite automobile des neiges; qui n'a qu'un défaut... celui de ne pas remonter d'elle-même. Sans nous occuper de ce sport quasi utilitaire et pratique, auquel tout le monde peut s'adonner sans conseils ni préparations, nous voulons dire quelques mots seulement des courses de bobs, dont nous avons précédemment esquissé les phases préliminaires. Le développement formidable pris par ces sortes de manifestations est la preuve évidente de l'intérêt énorme qu'elles suscitent chez tous ceux qui y prennent part.

Partout, depuis quelques années, on organise de nouveaux meetings, partout on établit à grands frais des pistes nouvelles, on crée des championnats, que de généreux mécènes dotent de prix superbes. Des clubs se fondent, qui font disputer deux et trois courses par semaine ; les « bobsleigh-garages » se remplissent, et là où cinq ou six concurrents s'alignaient jadis, trente ou quarante, et jusqu'à plus de soixante parfois, prennent le départ aujourd'hui.

Plus de place, non plus, dans ces grandes manifestations, pour le simple amateur venu faire une descente chronométrée, un peu plus rapide que les autres. Tout le monde travaille et tout le monde veut gagner. Les bobs sont bons et fins prêts, les équipes excellentes et rompues à l'entraînement. On marchait à 30 kilomètres de moyenne il y a quatre ans. On marche presque à 80 aujourd'hui, à cent à l'heure, ou avec sang (!) dans peu de temps, car c'est là une allure terrible en bob!!

Dites-vous bien aussi que ce sont toujours les mêmes qui arrivent : ceux qui aiment et qui connaissent leur métier, car c'en est un alors, et leur bob avec passion; qui ne dorment que d'un œil quand leurs patins sont légèrement faussés ou piqués de rouille, et qui, la course ou l'entraînement fini, savent garer et prendre soin de leur engin avant de penser à eux-mêmes.

Mais le grand jour approche, où il va falloir se mesurer avec de terribles concurrents. Capitaines et équipiers ont d'étranges conciliabules. On entend des lambeaux de phrases, — des questions bizarres : « — Combien pesez-vous? — Il doit faire 80 environ. — Dommage, c'est trop pour être second. — Scheffield ? — Non, Bessemer. — 1/10 de différence d'écartement de patins!! — Oh!!! ils sont f...! » On vous tape sur l'épaule : « — Mon vieux, un tel est descendu ce matin battant le record de 10 secondes! — On verra, la fine équipe est là. »

Si les autres allaient gagner tout de même ; une vague angoisse serre le cœur et on travaille ferme. Deux ou trois descentes par jour et, le reste du temps, beaucoup de repos, Apprenez à vos hommes à bien se pencher dans les contours, en saisissant solidement la barre de côté, pour porter tout le poids sur un patin, et éviter par là le fatal renversement ou le terrible dérapage. Tout le monde couché dans les lignes droites pour abaisser le centre de gravité et fendre l'air. On vole, à peine si on touche terre. Attention au virage ! Mettrez-vous du frein, n'en mettrez-vous pas? Grave problème. Un coup de frein fait perdre deux ou trois secondes au minimum et les arrivées, très disputées, se succèdent à des cinquièmes de secondes parfois.

D'un autre côté, le temps perdu dans une pelle, même insignifiante ne se rattrape pas. C'est le moment le plus délicat, et comment décrire le combat qui se livre dans le cœur de l'homme respon-

Un départ.

Prendre un bon départ est déjà la moitié de la course, si on a le droit de se lancer soi-même.

Une chute.

Les chutes ne sont pas rares, quelle que soit l'adresse du conducteur. Elles sont heureusement plus pittoresques que dangereuses.

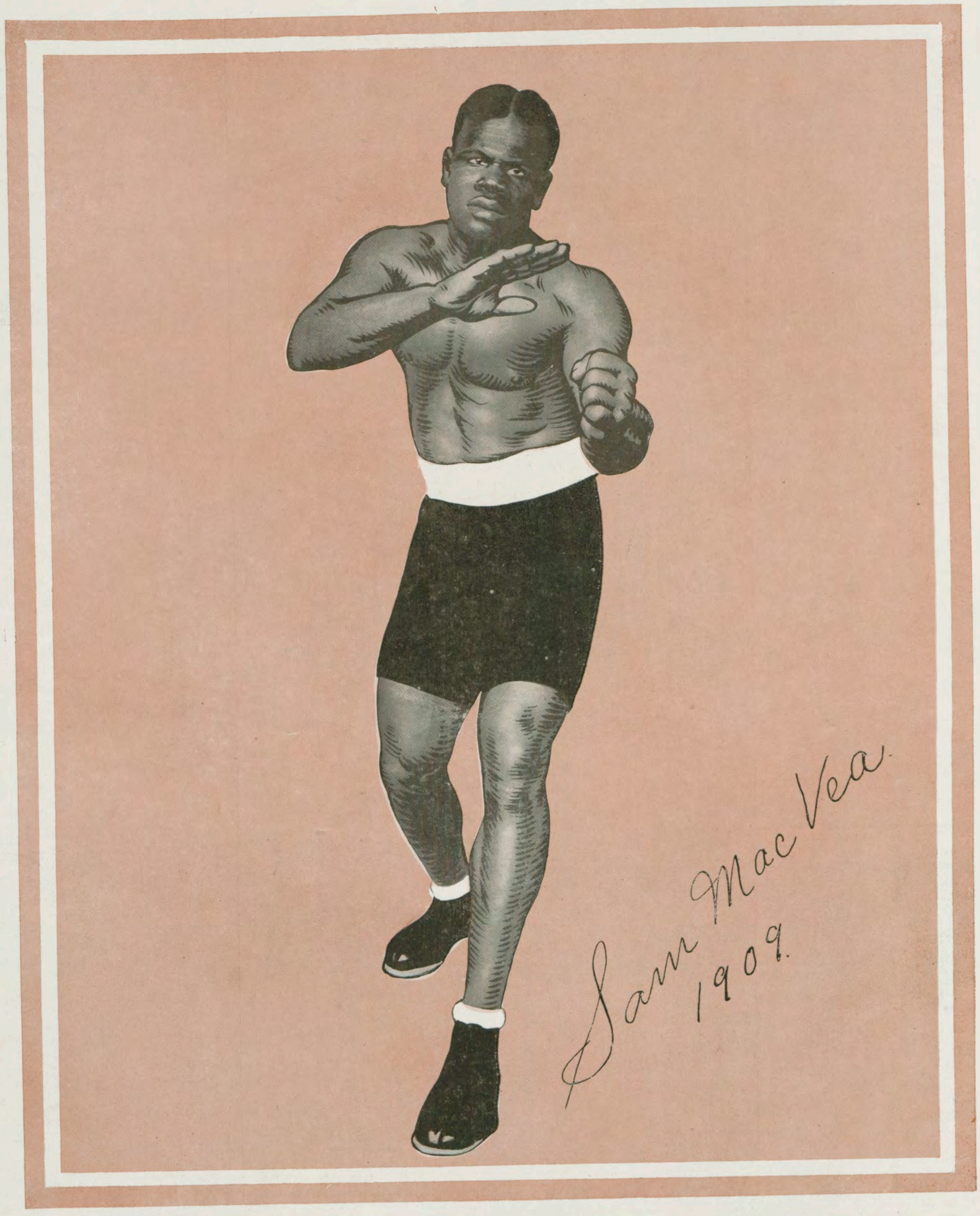
Sortie de virage.

Quand la force centrifuge est suffisamment brisée, il faut se laisser porter sur les banquettes.

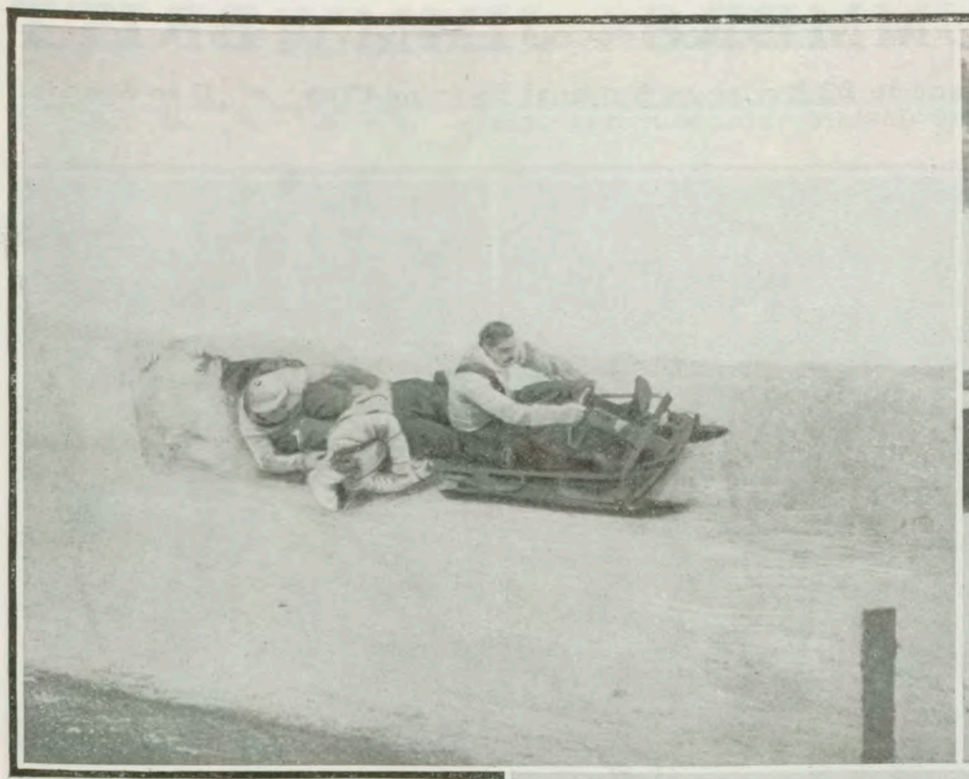
Un virage.

Il faut toujours virer au plus large, sans chercher à ramener le bob trop brutalement.

(1) Voir le nº 545.



SAM MAC VEA



Un virage vertical.

Dans les pistes bien préparées, le virages sont relevés jusqu'à être presque verticaux.

Un saut de 20 mètres.

Un virage mal pris, et le bob monte en haut de la banquette, quand il ne passe pas par-dessus.

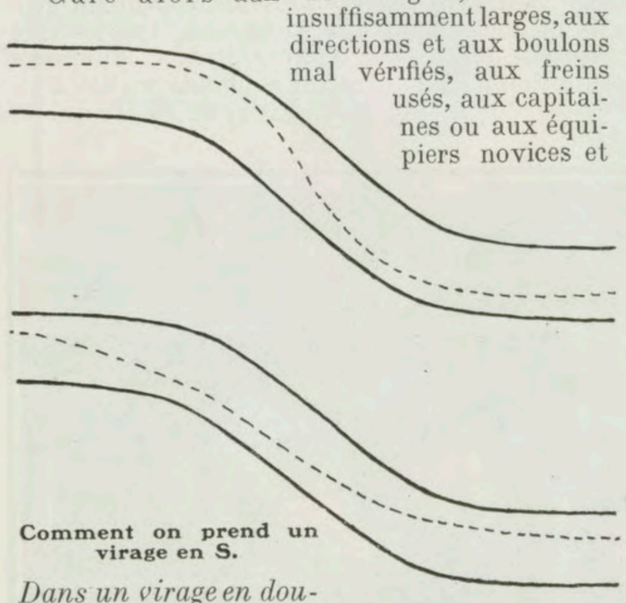
Une sortie de virage.

Si on attaque trop bas, l'engin dérape, perd sa vitesse et risque de se renverser.

sable et qui joue sa course pour une inattention, une maladresse, trop, ou pas assez d'audace. On voudrait ralentir beaucoup : crac, le câble du frein casse ou les dents refusent de mordre dans le sol glacé de la piste. Vous désirez modérer faiblement l'allure : le bob s'arrête, les freins mis à fond, malgré vous, ont pris tout d'un coup. Dans le cas, comme sur les bobs à ficelle, où le dernier équipier manœuvre seul la herse, quel long apprentissage et quelle souplesse il lui faudra pour obéir de suite aux deux commandements : « Frein!! — stop!! »

Si vous n'avez pas le coup de volant très prompt, et surtout une longue pratique, l'arrière-chasse, embarde deux ou trois fois, et finalement le tout se retourne ou fait un tête à queue complet. Adieu vaisselle dorée!

Gare alors aux bobs légers, insuffisamment larges, aux directions et aux boulons mal vérifiés, aux freins usés, aux capitaines ou aux équipiers novices et qui perdent leur sang-froid : puissent-ils tous sortir indemnes de ce mauvais pas!



Comment on prend un virage en S.

Dans un virage en double S, il faut prendre à l'extérieur pour revenir également à l'extérieur. En haut, bonne manière; en bas, mauvaise manière.

Supposant que vous ayez été favorisé par la fortune, ou votre habileté personnelle, vous voilà à l'entrée du virage, après un freinage bien réussi. N'allez pas, fier des immortels principes dans l'art de bien conduire une automobile, essayer d'attaquer à l'intérieur, et de revenir à la corde, dans un virage en épingle à cheveux, ou couper la corde à droite et à gauche dans un double S redoutable, ce serait une faute qui pourrait coûter très cher.

Dans une piste bien préparée, les virages sont d'ordinaire relevés avec soin, et parfois même, s'ils sont de faible rayon, dressés comme des murs tout droits, à plusieurs mètres de hauteur.

Virez donc toujours au plus large, sans chercher à ramener votre bob brutalement, il reviendra tout seul quand la force centrifuge sera suffisamment brisée, et laissez-vous porter par les banquettes disposées là exprès pour rejeter d'un virage à l'autre avec un nouvel élan. En attaquant trop bas, l'engin dérape, perd sa vitesse, et risque toujours de renverser.

Quelle impression délicieuse et nouvelle d'un fantastique cercle de la mort modern-style, que celle de se sentir tourner bout pour bout, presque sans effort, à toute allure, contre une haute paroi verticale qui vous domine et vous enlace.

La vitesse ralentit-elle par trop dans une partie plus plate de la piste : exercez votre équipe à « bober », c'est-à-dire à faire avancer le bob en se couchant tous vers l'arrière et en se redressant d'un brusque coup de reins avec ensemble. C'est un travail très délicat, d'ailleurs, et qui exige beaucoup d'entraînement.

Enfin, enfin, voici se lever l'aurore du jour de combat.

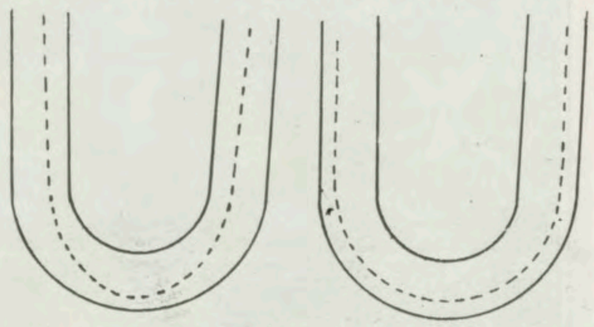
Les équipes rivales se regardent d'un œil noir, pourtant le danger rapproche, et on se souhaite amicalement bonne chance. Mentalement, chacun désire une pelle sans gravité pour son adversaire. C'est un sentiment d'altruisme naturel. Tout le monde est nerveux, impressionnable. Tirage au sort des numéros de départ : tâchez d'avoir la main heureuse. Un dernier coup d'œil aux parties essentielles de votre bob : freins et direction, et en place! Attention à prendre un bon départ, si vous avez le droit de vous lancer vous-même.

Quel spectacle curieux que celui de cet engin bas, qui avance en bondissant, portant des hommes cramponnés, dérape, fait voler la neige et la glace, semble verser à tout moment et disparaît sous vos pieds, dans l'éclat multicolore des tricots ou des écharpes voyantes des équipiers.

Groupé à l'arrivée, un public nombreux les attend, anxieusement suspendu aux résultats, pointant les temps, félicitant les meilleurs. Le son d'un cor alpestre retentit : soudain, du tournant là-haut dans la montagne, vers lequel se portent aussitôt tous les regards, le bob débouche brusquement, comme s'il sautait sur la piste, et fonce vers le poteau.

Un léger coup de frein, un dernier virage audacieux, ils sont là, tremblants, heureux d'être en bas à bon port.

Vous tous, qui aimez la course et ses dangers, venez, la piste glissante est là pour charmer vos premiers essais par de folles descentes,



Comment on prend un virage en hair-pin.

A gauche, bonne façon de prendre un virage en épingle à cheveux; à droite, mauvaise façon.

à des allures et avec des impressions que vous n'avez jamais goûtées et qui vous enivrent.

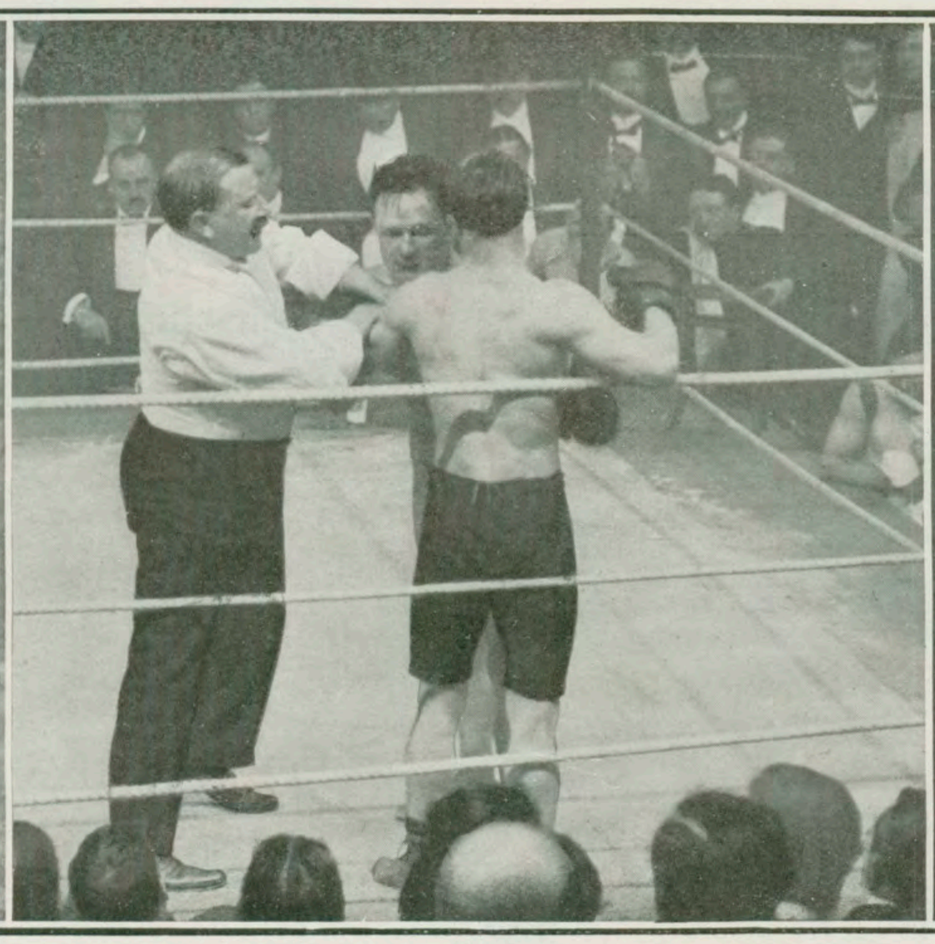
Moëlleusement étendu sur la toile du bob, tandis qu'un robuste coursier remonte à pas lents la piste que vous descendiez si vite tout à l'heure, grisé de soleil, content de vivre, passionné par la lutte et l'effort accompli, vous rêvez à de plus longues descentes, à de nouvelles victoires, en oubliant tous vos soucis.

R. DE LA FRÉGOLIÈRE.

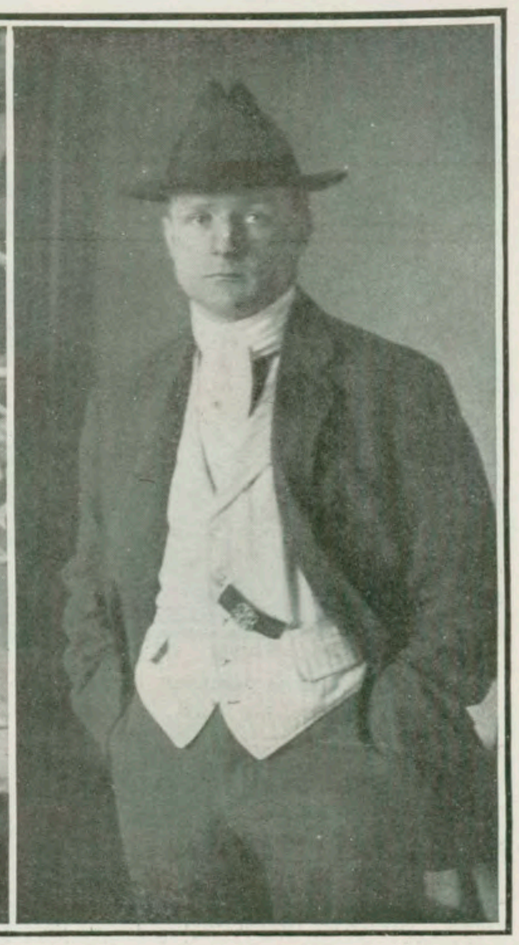
LE MATCH JOHNNY SUMMERS = JIMMY BRITT

Le match Johnny Summers=Jimmy Britt a été donné le 22 février au National Sporting=Club Il se disputait en 20 rounds de trois minutes Summers a été déclaré vainqueur aux points

Johnny Summers.
Le petit poids léger anglais qui vient de battre Jimmy Britt.



Un clinch.
Le referee, M. Corry, sépare les deux combattants. Britt abusait un peu des corps-à-corps.



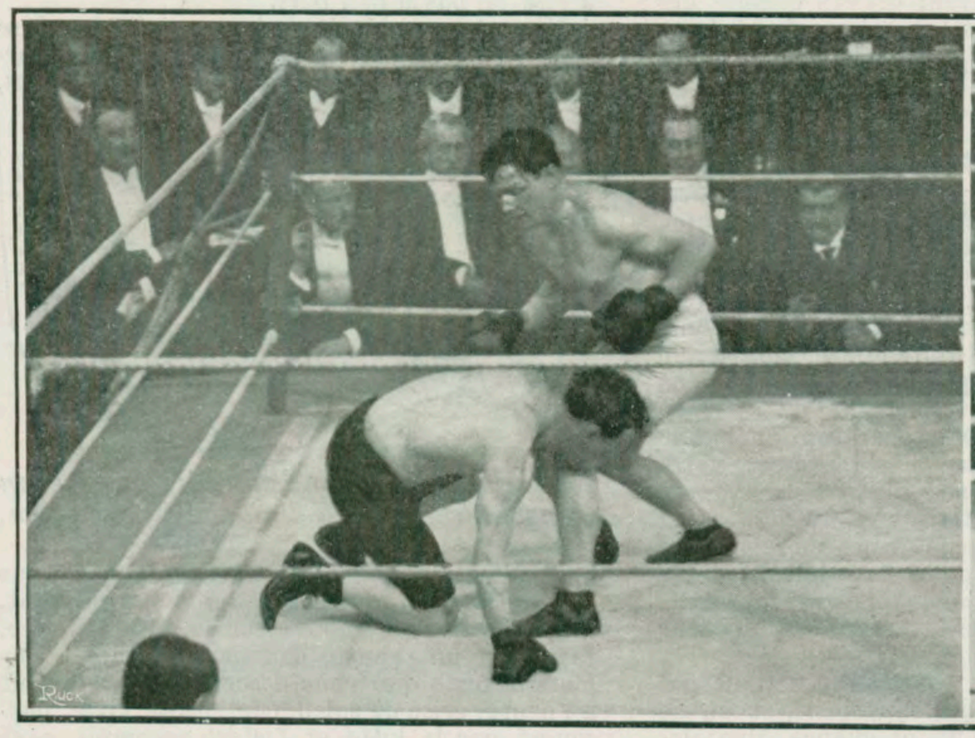
Jimmy Britt.
Jimmy Britt, l'un des plus célèbres poids légers américains.

Johnny Summers et Jimmy Britt s'étaient déjà rencontrés à Londres le 2 novembre dernier. Le match qui comportait 10 rounds de 2 minutes fut gagné par Jimmy Britt. Mais le public protesta violemment, considérant que la supériorité de l'Américain était fort contestable. En Angleterre, les spectateurs ne prétendirent pas que les deux hommes avaient fait « du chiqué », sous prétexte qu'il n'y avait pas eu de knock-out. Et ils ne protestèrent pas, au contraire, lorsqu'on leur annonça pour le 22 février une revanche entre les deux boxeurs pour 20 reprises de trois minutes. Nos voisins sont plus sportifs que nous et s'y connaissent mieux que ceux qui veulent passer pour des compétences. Heureusement !

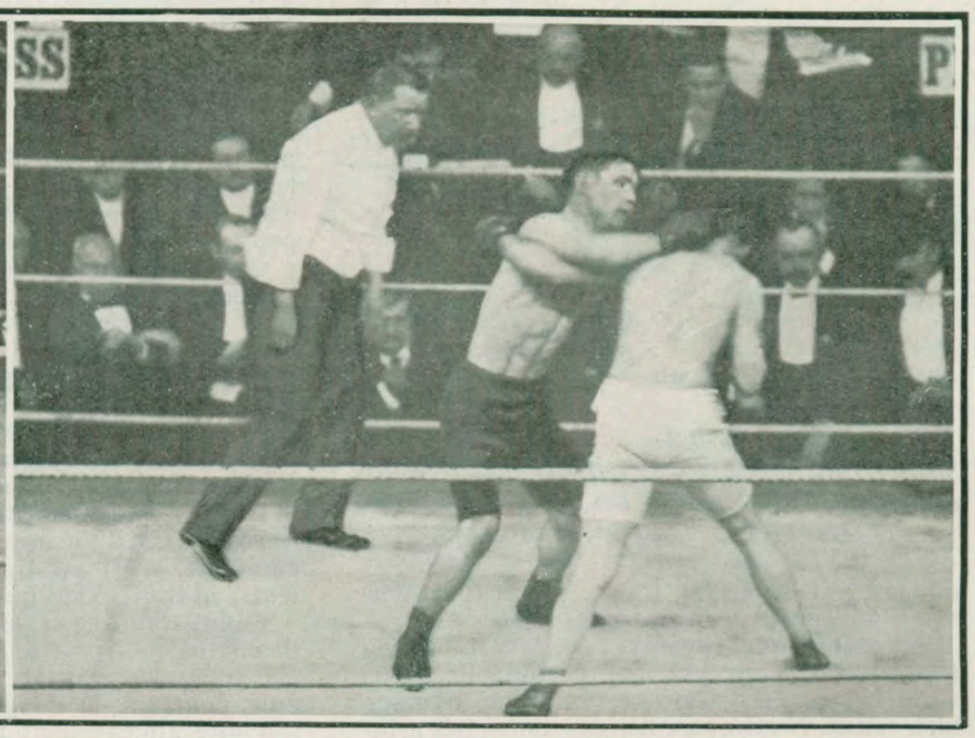
Le record des deux combattants est splendide. Le petit Anglais Johnny Summers a fourni 75 combats, qui se répartissent ainsi : 19 victoires par knock-out, 31 aux points, 7 matches nuls, 13 sans décision, 5 défaites aux points. Jimmy Britt, lui, a combattu 22 fois et sa carrière comprend : 3 victoires par knock-out, 10 aux points, 1 match nul, 2 sans décision, 6 défaites, dont deux sur une faute par Joe Gans et Jack O'Keefe, une par knock-out par Battling Nelson, qu'il battit depuis, et 3 aux points par Joe Gans, Packey Mac Farland et Johnny Summers,

Le match de la semaine dernière mettait donc aux prises deux des meilleurs poids légers actuels. La victoire fut durement gagnée et méritée. Summers était au summum de sa condition : c'était un paquet d'os et de muscles. Il était resplendissant de santé. Britt était peut-être un peu moins entraîné, mais combattit de très brillante façon. L'avantage fut opiniâtrement disputé. Summers eut légèrement le meilleur dans les cinq premiers rounds, ainsi que dans les trois derniers. Ce sont ces rounds qui lui valurent la decision. Britt, lui, abusa un peu des corps-à-corps. Son meilleur travail fut ses coups raccourcis dans l'infighting. Mais lorsqu'ils étaient séparés, Summers semblait supérieur, frappant davantage, mais sans grande puissance. Après le match, Britt n'était que légèrement bouffi sur la face. Quoique vaincu, Jimmy Britt fut beaucoup plus acclamé que Summers, et il dut revenir saluer plusieurs fois. Il fit même cette déclaration : « Je reconnais avoir été battu par Summers, mais je prétends cependant être le meilleur homme. » Aussi bien, leur rivalité est-elle toute sportive, car Britt et Summers ont l'un pour l'autre une profonde amitié.

JACQUES MORTANE.



Une chute.
Sur une esquive de Jimmy Britt, Johnny Summers perd l'équilibre et tombe sur les genoux.



Pour la victoire aux points.
Dans le dernier round, Summers charge durement Britt et s'acquiert la victoire.

LE GRAND PRIX DU TIR AUX PIGEONS

M. Cacciari, gagnant du Grand Prix du Casino de Monte-Carlo.

Le Grand Prix du Casino (distance fixe) s'est terminé par la victoire d'un concurrent italien. M. Cacciari s'est classé premier tuant 21/21 devant le comte d'Eulenburg (allemand) 20/21, dont nous donnons également la photographie.

Rarement, la grande épreuve de shooting qu'est le Grand Prix de Monte-Carlo avait été aussi animée que cette année. Le nombre des concurrents s'élevait à 195, parmi lesquels maints tireurs de premier ordre. Grasselli, le gagnant de l'an dernier, qui avait déjà gagné la grande épreuve deux autres fois auparavant, était au nombre des favoris. Le temps fut très varié pendant les quatre jours que dura la poule. Le troisième jour, il pleuvait à torrents, ce qui n'est pas pour effrayer les tireurs, mais ce qui rend les oiseaux bien moins bons. Le dernier jour, il restait vingt tireurs avec 7/7. Grasselli fut éliminé au premier pigeon et le barrage continua jusqu'au 21e tour, où le comte d'Eulenburg et M. Cacciari restent seuls en présence. Le premier manqua son oiseau et le tireur italien fut proclamé vainqueur.

LE CARNET DU SPORTSMAN

L'abondance des matières nous a empêché de donner, dans le dernier numéro, les résultats sportifs de la semaine précédente. Nous nous en excusons et les publions aujourd'hui.

Le match Stade-Racing.

Le Stade Français triomphe du Racing Club de France par 11 points à 6 points. Malgré cette défaite, le Racing remporte cependant le Championnat de Paris (21 février).

La recordwoman de bowling.

Mme Michaël-Muller, champion et recordwoman de bowling.

Un traîneau automobile.

Ce traîneau automobile actionné par un moteur vient de donner d'excellents résultats en Amérique.

Le Championnat de Paris de cross.

Keyser triomphe, couvrant les 15 kilomètres du parcours en 54 m. 8 s. 3/5. Par équipes, la victoire revient au Métropolitan-Club (21 février).

Principaux Résultats sportifs du 15 au 28 Février

ATHLÉTISME

SAMEDI 20 FÉVRIER. — *Cirque de Paris.* — Sam Mac Vea est déclaré vainqueur aux points de Joe Jeannette, après 20 rounds de 3 minutes.

DIMANCHE 21 FÉVRIER. — *Championnat de Paris de Cross :* 1. Keyser; 2. Versel; 3. Fayollat; 4. Dreber; 5. Lizandier. — Classement par équipes : 1. Métropolitan-Club; 2. S. C. de Vaugirard; 3. Stade Français; 4. R. C. F.

Football rugby. — Le Stade Français bat par 11 points à 6, le R. C. F. qui, grâce à son avance, conserve cependant le Championnat de Paris.

LUNDI 22 FÉVRIER. — *National Sporting Club de Londres.* — J. Summers est déclaré vainqueur de J. Britt aux points, après 20 rounds de 3 minutes.

MARDI 23 FÉVRIER. — *Football rugby.* — A Colombes, l'équipe du Pays de Galles écrase l'équipe de France, par 47 points (11 essais et 7 buts) à 5.

DIMANCHE 28 FÉVRIER. — Buffalo. — *Le Marathon sur piste* (42 kilom. 194) : 1. Saint-Yves, en 2 h. 55 m. 20 s. 4/5. Il a pris la tête au 20e mille. Jusque-là, Bouchard menait. 2. Bouchard, en 2 h. 59 m. 29 s. 1/5; 3. Prévôt (a 13 tours).

CYCLISME

DIMANCHE 21 FÉVRIER. — Vélodrome d'Hiver. — *Match du Brassard* (match poursuite); 1. Brocco; 2. Berthet, à 10 mètres. Temps : 15 kilomètres, en 20 m. 43 s. 4/5, par Brocco; 10 kilomètres, par Brocco, en 13 m. 48 s. 1/5; 5 kilomètres, en 6 m. 47 s. 3/5, par Berthet.

60 kilomètres derrière moto : 1. Nat Butler, en 45 m. 51 s. 3/5; 2. Sérès, à 5 tours; 3. Contenet, à 8 tours; 4. Parent, à 22 tours.

DIMANCHE 28 FÉVRIER. — Vélodrome d'Hiver. — *Course derrière tandems en 3 manches :* 1re (5 kilomètres) : 1. Berthet, en 5 m. 45 s. 2/5; 2. Brocco, à 20 mètres; 3. Mac Farland, à 30 mètres. — 2e (15 kilomètres) : 1. Berthet, en 17 m. 45 s. 3/5; 2. Mac Farland, à 3/4 de tour; 3. Brocco, a 1 tour et 100 mètres. — 3e (20 kilomètres) : 1. Brocco, en 23 m. 53 s. 4/5; 2. Mac Farland, à 3/4 de tour; 3. Berthet, à 100 mètres.

Match de vitesse. — 1re manche : 1. Poulain; 2. Clark, à 2 longueurs. — 2e manche : 1. Clark; 2. Poulain, à 1/4 de roue. — Belle : 1. Clark; 2. Poulain, à une roue.

Match de demi-fond (50 kilomètres derrière moto) : 1. Parent, en 36 m. 20 s. (record); 2. Guignard, a 8 tours et 100 mètres.

HIPPISME

DIMANCHE 21 FÉVRIER. — Auteuil. — *Prix de Billancourt* (steeple, 4.200 mètres, 15.000 francs) : 1. Saint-Caradec, à M. Veil-Picard (Parfrement); 2. Mlle Boniface, à 1 longueur 1/2; 3. Grand Duc, à 2 longueurs. Non placés : Molaire, Alexandrine. Pari mutuel : gagnant, 18 fr. 50; placé, 13 francs.

Prix Kerym (haies, 15 000 francs, 3.100 mètres) : 1. Domination, à M. Brossette, (R. Sauval); 2. Souvigny, à 1 longueur; 3. Mirage II, a 2 longueurs. Non placés : Tiercelet, Mlle Aminte, Epervier. Pari mutuel : gagnant, 63 francs; placés, 24 fr. 50, 18 fr. 50.

Autres vainqueurs : Kassaba (gagnant, 27 francs); Bon (gagnant, 18 fr. 50, placé, 15 francs); Cappiello (gagnant, 20 fr. 50, placé, 13 francs); Jiu-Jitsu (gagnant, 73 fr. 50; placé, 29 fr. 50).

MARDI 23 FÉVRIER. — Auteuil. — *Prix Fin-Picard* (haies, 3.500 mètres, 10.000 francs) : 1. Antinous, à M. Pfizer, (G. Sauval); 2. Domination, a 3 longueurs; 3. Coq II, à 3 longueurs, 12 partants. Pari mutuel : gagnant, 35 francs; placés, 18, 17, 34 francs.

Autres gagnants : Ludivine (gagnant, 20 fr. 50); Patachon (gagnant, 31 francs); Saint-Caradec (28 fr. 50); Fine Mouche II (18 fr. 50); Flèche d'Eau (walk-over).

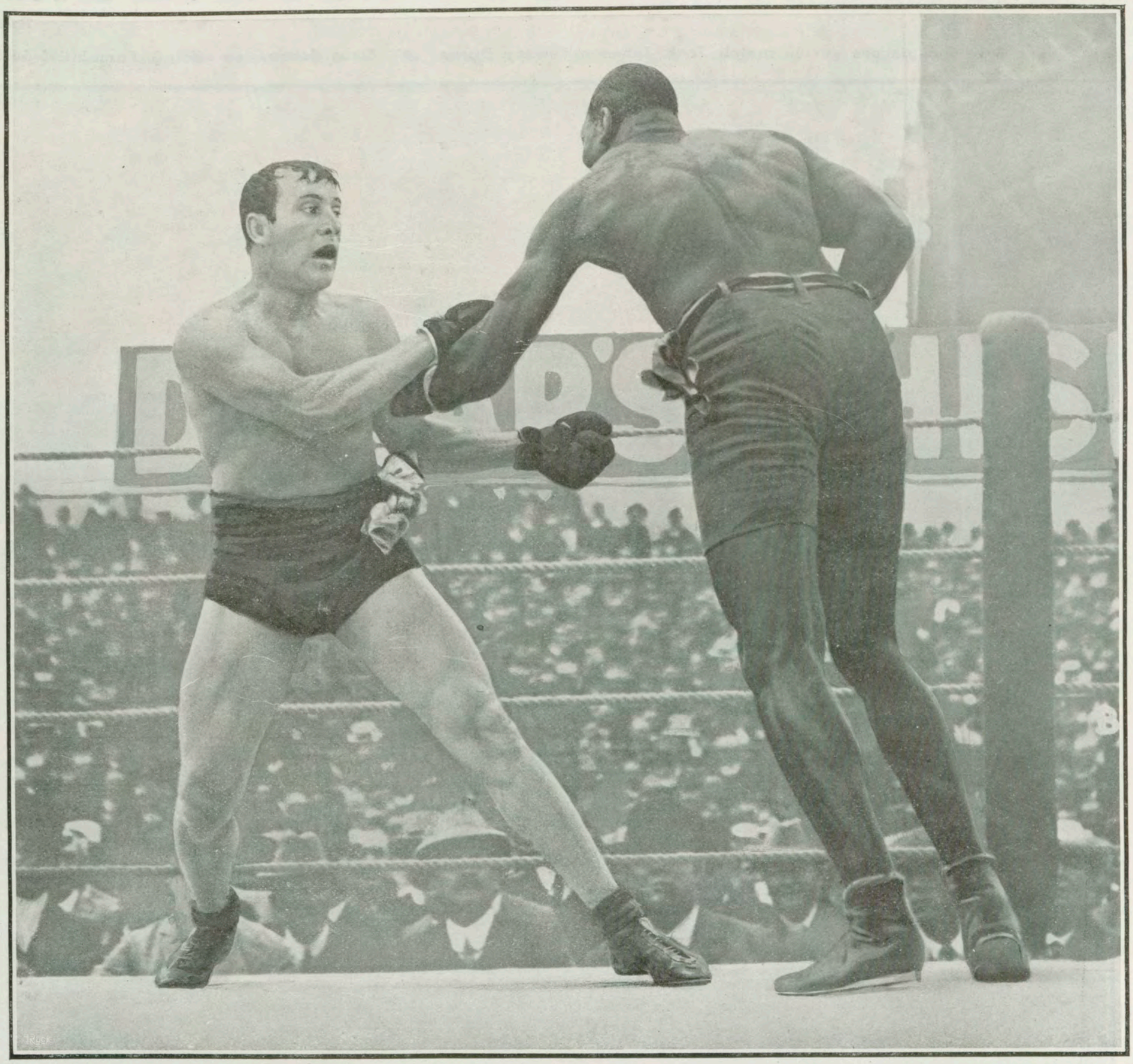
Incessamment, la *Vie au Grand Air* commencera la publication de

La Vie et les Inventions des Frères Wright

par VICTOR BREYER et ROBERT COQUELLE.

On sait que Robert Coquelle est le premier, dans toute la presse française, qui ait vu, de ses yeux, les deux célèbres aviateurs américains et qui ait eu l'honneur de les interviewer. Le fait remonte à 1905. Notre collaborateur était donc tout désigné pour nous retracer les débuts ignorés et mystérieux des deux premiers hommes-volants. Victor Breyer, de son côté, a rapporté de son dernier voyage en Amérique une série de documents inédits et de renseignements curieux qui viennent jeter un jour tout nouveau sur la carrière des deux frères, depuis leurs modestes débuts, jusqu'à leurs triomphes d'hier. Au moment où ils forment, sur les landes de Pont-Long, une nouvelle génération de conducteurs, le récit de leurs débuts dans le métier d'oiseaux intéressera, nous en sommes sûrs, tous nos lecteurs.

LE COMBAT JOHNSON-BURNS



Jack Johnson porte à Burns un hook à l'estomac.

La face crispée et quelque peu défigurée de Burns montre les ravages de l'œuvre destructive de Jack Johnson. Nous avons déjà publié une réduction de cette photographie, mais M. Mac Intosh nous ayant offert ce document magnifique, nous avons cru bien faire en le donnant à nouveau.

LE MATCH TOMMY BURNS - JACK JOHNSON A PARIS

Grace à la *Vie au Grand Air*, les sportsmen français vont pouvoir applaudir à Paris le championnat du monde de boxe des poids lourds. M. Mac Intosh, l'organisateur et le referee du match disputé le 26 décembre dernier à Sydney entre Tommy Burns et Jack Johnson, a fait prendre par le cinématographe un film complet du combat. Cette vue **unique**, nous nous en sommes assuré l'exclusivité pour la France et les Colonies. **50.000 francs,** tel est le prix fabuleux que la *Vie au Grand Air* a dû payer pour pouvoir présenter aux sportsmen français

LE PLUS GRAND ÉVÉNEMENT SPORTIF DE CES DERNIÈRES ANNÉES

Cette bande cinématographique mesure 1.500 mètres de long et dure une heure un quart. Elle représente le combat complet depuis le premier round jusqu'au dernier, au moment où la police intervient pour arrêter la lutte sauvage de ces deux géants du ring. En outre, elle nous fait assister aux préparatifs du combat, au spectacle de la foule se battant pour louer les places six semaines avant le grand jour et assiégeant le stade dès 5 heures du matin le jour du contest. Enfin, elle nous montre, entre autres choses, l'entraînement des deux hommes.

Cette vue n'est pas seulement un document merveilleux au point de vue sportif, mais encore au point de vue purement cinématographique. On ne peut rêver plus beau film.

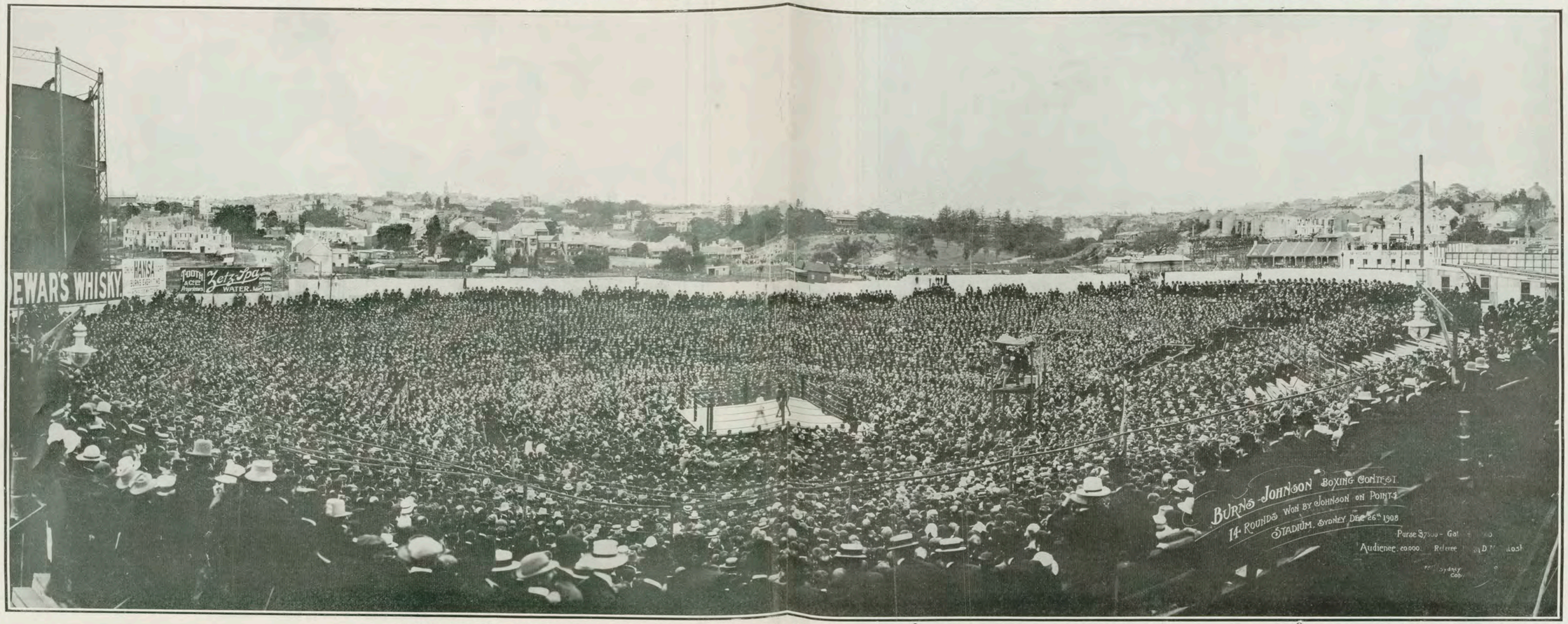
Nous publions aujourd'hui même un article de M. Hugh Mac Intosh et nous donnons encore des photographies de ce sensationnel event. Ce ne fut pas un match, mais bien un combat de sauvages. Il ne s'agissait pas seulement d'une supériorité sportive, mais Johnson avait à se venger des insultes et du mépris de Burns. Il voulait le punir et le faire souffrir. Il tint parole et c'est ce spectacle homérique que, grâce à la *Vie au Grand Air*, nous allons pouvoir acclamer dans quelques jours à Paris.

La Vie au Grand Air

LE MATCH JOHNSON-BURNS ✍ L'OPINION DE L'ARBITRE

Par M. HUGH MAC INTOSH

Nous revenons encore sur le match Jack Johnson-Tommy Burns ✍ Nous devons, en effet, à l'amabilité de l'arbitre, M. Hugh Mac Intosh, l'article que nous publions aujourd'hui ainsi que les splendides photographies qui illustrent ces pages ✍ ✍ ✍



VUE PANORAMIQUE PRISE PENDANT LE COMBAT JACK JOHNSON-TOMMY BURNS

Nous avons déjà publié (1) une photographie donnant l'aspect du Stadium de Sydney pendant le match Jack Johnson-Tommy Burns le 26 décembre dernier. M. Mac Intosh qui fut arbitre de ce combat fameux, la plus grande épreuve disputée en boxe depuis le 14 août 1903, date de la rencontre entre Jim J. Jeffries et James J. Corbett, nous a communiqué la superbe vue panoramique que nous reproduisons ci-dessus et qui donne une idée de la foule énorme (20.400 spectateurs) qui se pressait autour du ring. Le combat commença à 10 h. 1/2 du matin et dès 6 heures la foule assiégeait les portes.

Je suis très heureux de pouvoir écrire dans le magazine que je considère comme le plus bel hebdomadaire sportif du monde. Je n'en connais pas de plus complet concernant les sports et surtout la boxe. C'est pourquoi je vais parler avec le plus vif plaisir, une fois encore, du grand combat que j'ai organisé et arbitré à Sydney.

Je me permettrai avant tout de rappeler quelques chiffres. La bourse s'éleva, pour le vainqueur, à 38.450 francs et pour le vaincu à 155.300 francs. Le vainqueur fut Jack Johnson, de Galveston, ayant une taille de 1 mètre 83 et un poids de 92 kilos. Le perdant fut le Canadien Tommy Burns, haut de 1 mètre 70 et lourd de 75 kilos 286.

Le stade avait 4 acres 1/2 environ. Il fallut pour le construire et le mettre en état passer six semaines, nuit et jour. Pour le match, il y avait 244 employés, 250 hommes de la police, 150 policemen à cheval. La presse était représentée par 250 correspondants des plus grands journaux du monde.

Il y avait 20.400 spectateurs ayant payé leur entrée. A l'extérieur du stade, une foule de plus de 40.000 personnes se pressait. Les portes ouvrirent à 6 heures du matin. A 7 heures 30, 10.000 personnes étaient déjà assises. Plus une seule place n'était vacante une heure avant le début de la rencontre. J'avais eu l'idée de faire appel à une musique qui avait pris place sur le ring et qui faisait patienter le public en attendant 10 heures 30, heure à laquelle devait commencer le grand contest.

La recette de la location avait atteint 255.000 francs, record du monde, et les entrées totales établirent un autre record : 662.500 francs. De plus, il faut ajouter 50.000 francs obtenus aux exhitions d'entraînement des deux boxeurs et 52.500 francs obtenus avec la vente d'annuaires, de cartes et de souvenirs.

Après le combat, plus de 10.000 photographies des divers incidents du combat furent vendues en moins d'une semaine, moyennant 300.000 francs.

Pendant le match, je fis prendre des vues cinématographiques, dont je suis l'exclusif propriétaire. Je n'ai pas commencé encore à l'exploiter en Europe et quand paraîtront ces lignes, je serai en route vers l'Amérique pour y vendre un film. J'ai traité pour la France avec la *Vie au Grand Air* et je suis heureux que ce soit ce grand magazine qui fasse connaître au public les diverses péripéties du passionnant combat, après lui en avoir enseigné les principales lignes par les articles si documentés et si véridiques de mon ami Jacques Mortane. En Angleterre, l'exploitation n'a pas encore commencé : j'ai vendu mon film moyennant 250 livres par semaine, pour 40 semaines, soit 250.000 francs.

Quelques mots sur le match. Je vous demande pardon d'avoir insisté sur ces diverses statistiques. Les chiffres sont toujours arides, mais en cette occasion ils offrent une éloquence assez piquante. Maintenant je me permettrai de revenir sur ce fameux combat.

Quand Tommy Burns monta sur le ring, Johnson alla lui serrer la main, sans affectation, mais sans empressement, et lui dit : « Vous voilà enfin! » Burns répondit en grommelant et en ajoutant : « Chien jaune! » Chien jaune, telle était pour le Canadien la suprême injure. C'est celle dont il se servit pendant tout le combat à l'adresse de son vainqueur. Il savait qu'elle lui attirerait de dures réprimandes de la part du nègre, mais sa haine était plus forte que son instinct de conservation et tout le temps, il reprenait comme une litanie, servant à marquer les coups qu'il recevait : « Chien jaune! »

Dans l'assistance, la majorité était pour Burns : sur les 20.400 spectateurs, 19.400 étaient pour lui et 1.000 seulement pour Johnson. Après le combat, les partisans du blanc avaient l'air de venir reconnaître un corps à la morgue. Les préférences allaient à Burns parce que Johnson avait trop parlé de la victoire facile qu'il comptait remporter, pour être cru.

Seule donc la minorité des initiés se rendait compte que Burns allait trouver enfin son maître. Aucun homme intelligent et au courant un tant soit peu de la boxe, ne pouvait douter de la victoire de cet homme qui semblait une tour vis-à-vis de son petit concurrent.

Aussi, dès l'entrée sur le ring des deux antagonistes, la cote subit-elle une fluctuation immédiate et Johnson devint-il favori. La face de Jack Johnson rappelait celle des barbares antiques attendant le moment psychologique pour sauter sur leur proie. On remarquait le blanc de ses yeux brillants et il épiait les moindres mouvements de Burns. Un sourire béat élargissait sa face.

Dès que les deux hommes furent en présence, il était aisé de se rendre compte que Johnson n'avait pas le coup puissant qui rendit célèbre les Jeffries, les Corbett, les Fitzsimmons. Burns, pendant tout le match, eut un jeu ridiculement trop ouvert, même dans les derniers rounds. Et je crois que c'est ce défaut qui causa sa perte, son jeu de jambes lui commandait plus de prudence. Et il est curieux de constater qu'un boxeur aussi méthodique que Burns, ait manqué de tête à ce point.

Le poids et la taille de Johnson l'emportaient surtout quand Burns chargeait. Et celui-ci semblait fait sur mesure pour recevoir les uppercuts du nègre.

Le travail de Johnson fut magnifique : de son gauche, il heurta au moins vingt fois l'endroit exact qu'il visait, mais ce fut surtout de son droit qu'il accomplit l'œuvre destructrice. Ses coups arrivaient avec toute leur force, grâce à la petite taille de Burns. Tous ses coups du droit, Johnson les distribuait dans les clinches, quand il y entrait et quand il en sortait. Tandis que Burns ne semblait pas exister dans l'in-fighting : Johnson lui prenait les bras et semblait le dorloter comme un poupon, l'empêchant de porter toute attaque. C'est pourquoi le nègre lui dit entre autres apostrophes : « Eh bien ! Tommy, moi qui croyais que vous étiez un in-fighter! Je me faisais une belle illusion ! »

J'ai compté les touches pendant le match et j'ai constaté que pendant les quatorze rounds, Johnson a atteint 85 fois son adversaire de façon efficace.

Après sa victoire, Johnson me dit :

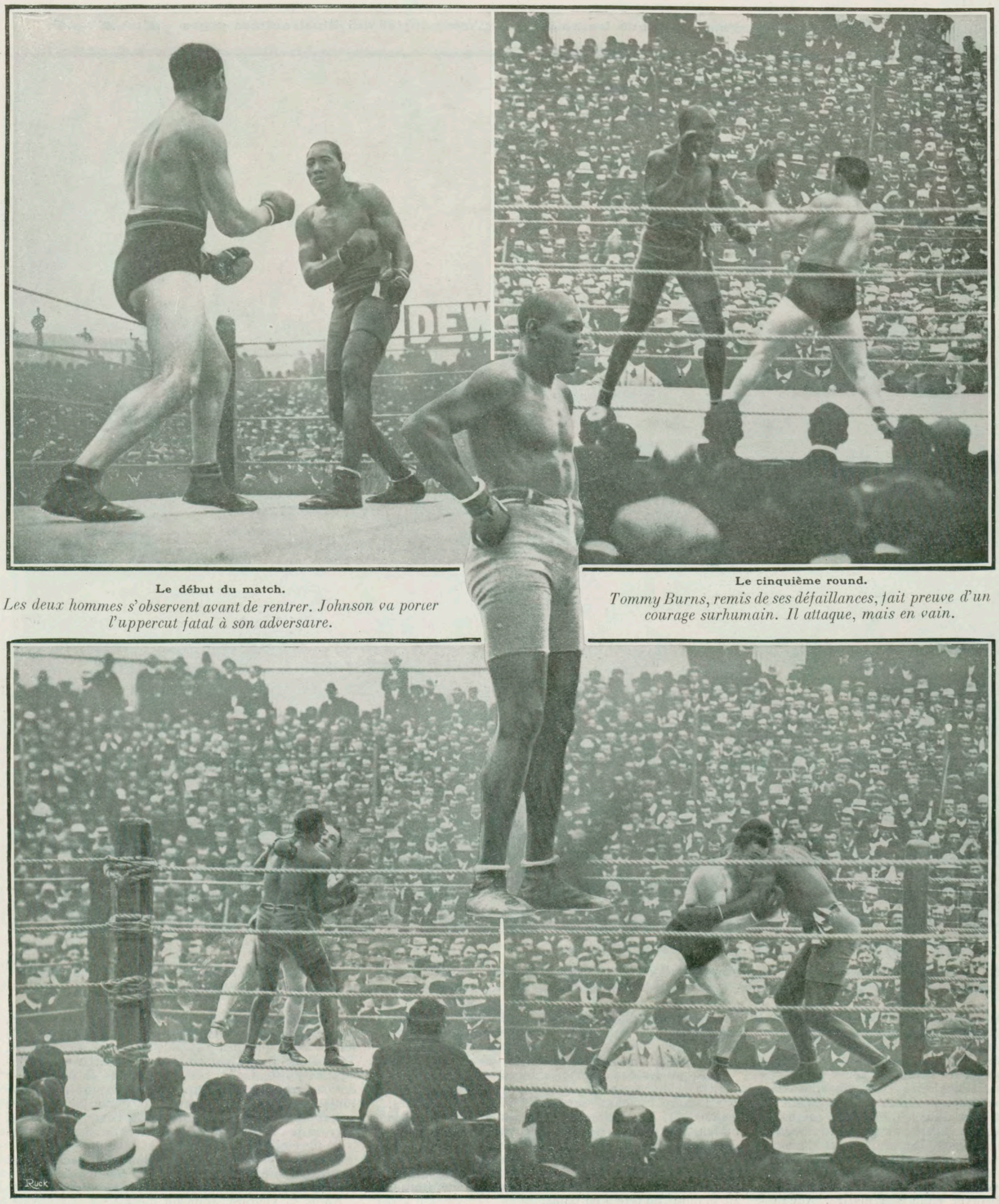
« Depuis que je suis champion du monde, je ne me sens pas très différent, mais je suis un peu plus paisible. »

Quant à Burns, il me répondit : « Il m'a bravement battu, mais j'aurais dû me servir plus de ma tête. En ce qui concerne ma rentrée dans le ring, c'est ma femme qui décidera. »

HUGH D. MAC INTOSH.

(1) Voir le n° 543.

LE COMBAT JOHNSON-BURNS



Le début du match.
Les deux hommes s'observent avant de rentrer. Johnson va porter l'uppercut fatal à son adversaire.

Le cinquième round.
Tommy Burns, remis de ses défaillances, fait preuve d'un courage surhumain. Il attaque, mais en vain.

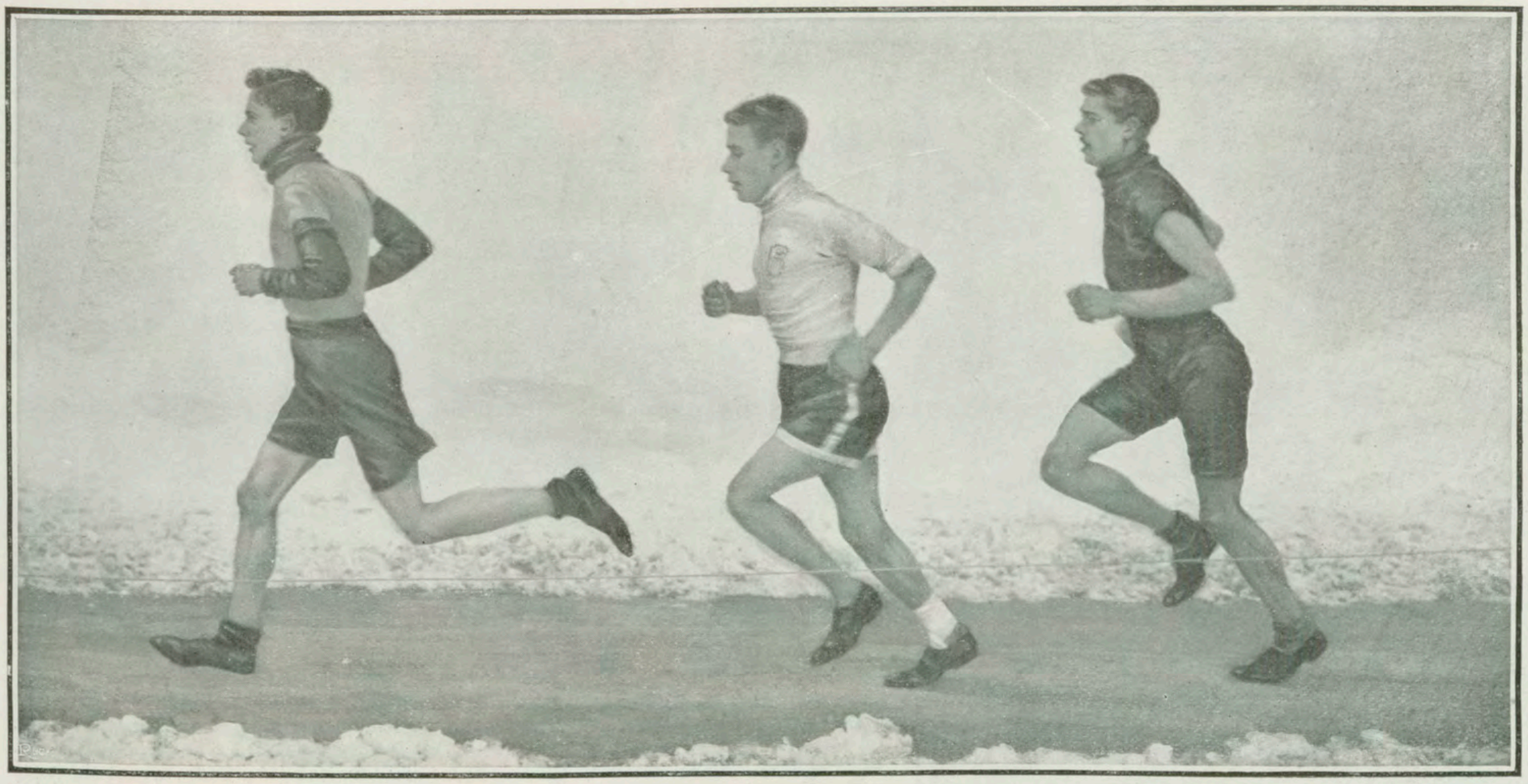
Au deuxième round.
Tommy Burns cherche à se remettre des deux coups terribles qui l'ont projeté à terre au premier round et qui le handicaperont pour le reste du combat.

Jack Johnson.
Jack Johnson attend au premier round que Burns, étendu, se relève. Burns reprendra à la 8e seconde.

Un clinch.
On voit à la façon dont Johnson tient Burns dans les clinches, qu'il sait immobiliser ses mouvements. A d'autres moments, il semble le dorloter.

LE MARATHON SUR PISTE

42 kilomètres sous la neige — Comment Saint-Yves battit Bouchard — Le courage des pédestrians



En file indienne.

Bouchard mène devant Saint-Yves et Doyen. Saint-Yves a rattrapé Bouchard qui menait avec un demi-tour d'avance et qui avait remporté la prime de l'heure avec 16 kilom. 833 m.

Il fallait être héroïque pour courir dimanche dernier, car la neige qui faisait rage ce jour-là vers 4 heures n'avait rien d'agréable pour les braves gens qui accumulaient les kilomètres autour des 250 mètres de Buffalo. Mais je crois qu'il fallait être encore plus héroïque pour rester immobile durant près de trois heures à regarder cinq coureurs tourner inlassablement.

Il est vrai qu'il y avait sous ce ciel gris et cette neige glacée quelque chose d'intéressant à voir. Ce quelque chose c'était Saint-Yves sur sa distance favorite aux prises avec Bouchard, son vainqueur du Cross International.

Disons-le tout de suite, notre curiosité fut un peu déçue, car Bouchard, outre qu'il ne paraissait pas assez prêt pour une aussi longue épreuve, ne nous a pas sembler suivre la tactique qui était nécessaire pour battre son adversaire.

Saint-Yves est un homme de grand fond, donc manifestement moins vite sur une heure que Bouchard. Eh bien, pourquoi ce dernier, au lieu de prendre un demi tour d'avance et de s'en contenter, n'a-t-il pas dès le début de l'épreuve assez forcé l'allure pour doubler son adversaire, et dès lors rester derrière lui et s'y cramponner ?

Au lieu de cela, il a dû lutter pour conserver son avance d'un demi tour, si bien qu'au bout d'une heure et demie il était fini et ne put résister au petit trot étriqué de Saint-Yves qui, dès lors, passa en tête, lui prit un, puis deux, puis trois tours et finit sans être inquiété, à petite allure, et couvert de neige.

Bouchard, qui avait dû s'arrêter et marcher à différentes reprises, était à trois tours et demi.

Et les populaires pour se réchauffer portèrent en triomphe le petit bonhomme au maillot blanc bordé bleu ciel.

Shrubb fit les 2 milles en 10 m. 6 s., tandis que Bouchard mit 10 m. 54 s. 1/5, Longboat fit les 23 milles en 2 h. 23 m. 9 s. 4/5, Saint-Yves, en 2 h. 27 m. 4 s. Enfin, Dorando couvrit les 42 kilom. 194, en 2 h. 44 m. 20 s., tandis que Saint-Yves termina en 2 h. 55 m. 20 s. 4/5, alors que la neige, et le froid l'empêchaient de fournir l'effort qui lui aurait permis de battre, sans aucun doute, les temps les meilleurs accomplis sur la distance.

L. DE FLEURAC.

Au vingtième kilomètre.

Saint-Yves, de son allure facile et automatique, va commencer à rejoindre Bouchard qui mène à 125 mètres devant lui.

Saint-Yves et Prévôt.

Prévôt, quoique arrivé près d'un quart d'heure après le départ, a fourni une course splendide, finissant troisième à 13 tours de Bouchard.

FRANCE CONTRE PAYS DE GALLES

Par L. DE FLEURAC

La dégringolade de nos espoirs. — Ce que pensent de nous nos rivaux raconté par l'un deux & Une débâcle

Lesieur blessé.

Au cours de la partie, Lesieur fut blessé. Le coup de pied qu'il reçut l'obligea à abandonner momentanément la partie qu'il put reprendre après 10 minutes de repos.

Une sortie de mêlée.

Le ballon sorti de la mêlée vient d'échouer entre les mains de J.-P. Jones qui va donner un coup de pied. Theuriet le guette. Les avants français sont lents à venir.

Nous étions allés à Colombes, sinon la joie au cœur, du moins avec cette demi-satisfaction qu'ont les gens qui savent qu'ils vont jouer dans une importante affaire un rôle honorable. Vers 5 heures, nous reprenions le train qui nous avait amenés, l'air gelé, car il avait fait très froid, mais aussi, beaucoup moins fiers.

Que voulez-vous, on a beau être bon sportsman, il est toujours cuisant de se voir battre dans un match de rugby par le total impressionnant de 47 points, alors que l'on n'a de son côté que 5 malheureux points à opposer à ce score impressionnant, surtout quand ces 5 points furent donnés par l'adversaire.

Mais aussi, pouvait-il en être autrement ?

Sur de mauvaises exhibitions d'équipes anglaises de deuxième ordre qui avaient été prendre avant de jouer un avant-goût des délices de Montmartre, nous nous étions peu à peu élevés à un piédestal, oh ! modeste encore, mais qui, malgré tout, nous permettait de voir la situation en moins noir et d'un peu plus haut.

Le match France-Angleterre lui-même ne nous avait pas trop enlevé d'illusions, aussi la chute fut-elle rude quand les Gallois aux faces tannées vinrent, en professeurs qu'ils sont, nous démontrer que nous n'étions que des petits élèves pleins d'une bonne volonté un peu brouillonne.

Il nous a paru intéressant de demander à celui d'entre ces maîtres, dont la leçon fut pour nous la plus sévère, ce qu'il pensait de notre façon de travailler.

J.-P. Jones était au vestiaire en train d'échanger contre un costume correct, mais quelconque, le maillot écarlate aux trois plumes d'autruche.

C'est un sage qui, s'il fait les essais sans compter, est plus avare de ses paroles.

« Mais, me dit-il, vous n'avez pas trop mal joué, du moins, pendant la première mi-temps.

Un arrêt de dribbling.

Theuriet qui vient d'accomplir ce haut fait n'a malheureusement pas pu conserver le ballon et les Gallois s'apprêtent à repartir. Hubert arrive à la rescousse, mais un peu tard.

Un autre arrêt par Wargnier.

Wargnier fait un arrêt de dribbling dans les 15 mètres français. On remarquera la ligne des trois quarts gallois qui démarre avec ensemble.

« De mon poste de trois quart centre gauche, je voyais tout à mon aise la partie et comme avant les citrons, nous n'avons pas eu trop à faire, j'ai pu à loisir étudier le jeu de vos différentes lignes.

« Je dois reconnaître que, durant toute cette période de la partie, le ballon, lors des mêlées, sortait le plus souvent du côté français, mais pourquoi diable, sortait-il si vite? Vous avez, dans votre troisième ligne d'avants, des hommes qui talonnent vraiment fort, si fort même, que votre demi de mêlée Hubert qui, entre parenthèses, sait jouer off side presque aussi bien qu'Orven, avait souvent bien du mal à cueillir la balle qui roulait brusquement hors de la mêlée.

« Quant à votre autre demi, celui qui jouait avec des souliers cyclistes, Theuriet je crois, pourquoi était-il si près de son compère, alors qu'il eût dû jouer le cinquième trois quart prêt à se déplacer à droite ou à gauche.

« Parlons, voulez-vous, de vos avants. Ils m'ont paru plus pleins de fougue et collent bien sur le ballon, mais à de rares exceptions près, ils ne savent pas assez pratiquer la passe et le dribbling. Avez-vous vu les nôtres, lorsqu'ils attaquaient? Quelle différence pouvait-on faire entre eux et vos autres trois quarts? Un peu de poids en plus et de vitesse en moins de leur côté; mais au fond, au point de vue adresse, ils sont nos égaux et savent aussi bien que Baker, Trew, Williams ou moi-même, feinter, doubler ou redoubler la passe. Mais tout cela ne s'apprend pas en un jour.

« Je voudrais pouvoir en dire autant du jeu de mes collègues, les trois quarts français. Oh! ce sont d'excellents plaqueurs, je tiens à le reconnaître. Il y a, du reste, assez longtemps qu'on a remarqué en Angleterre que les Français plaquaient sec ce qui est, au fond, une grande qualité.

« Ceci posé, je dois à mon grand regret dire que vos trois quarts, à une exception près, Lesieur, n'étaient pas assez vite pour nous. Aussi, quand je chargeais, je me faisais toujours l'effet de partir avec un handicap dans un sprint où j'aurais dû être scratch.

« Mais, je vous dis là des choses désagréables, ce qui, pour un hôte et un Gallois, n'est pas très correct, ne partez pas sans savoir que j'ai la meilleure impression des footballeurs français qui sont de braves garçons, pleins de courage, avec lesquels il est toujours amusant de jouer. »

L. DE FLEURAC.

Les deux capitaines et l'arbitre.

Communeau et W. Trew, les deux capitaines, et M. Williams, referee de la Rugby Union.

La fin d'une touche.

Les Gallois se sont emparés du ballon et commencent à dribbler, alors que quelques avants français marquent encore la place de leurs adversaires. Theuriet et Lanes arrêteront-ils l'attaque?

LES AMÉRICAINS A PARIS

Les nouveaux venus, notre vieille connaissance, Mac Farland, et le jeune sprinter, Clark, ont effectué de brillantes courses depuis leur arrivée

IMITANT l'exemple des boxeurs américains qui arrivent en foule à Paris à cette époque de l'année, les Joe Jeannette, les Willie Lewis, les Phil Jack O'Brien, sans compter les autres qui, sous un nom yankee, abusent de la confiance des impresarii d'abord, des spectateurs ensuite, en paraissant sur un ring, les coureurs cyclistes viennent nous rendre visite. Le cycliste à tout faire, Mac Farland — quand j'écris à tout faire, je veux dire qu'il excelle aussi bien dans la vitesse que dans le demi-fond derrière tandems, derrière moto, et dans le grand fond sur piste — nous est revenu tout de suite après son splendide succès des Six Jours. Et il s'est fait accompagner de son poulain, le jeune Clark, sprinter de valeur, vainqueur des Major Taylor et des Kramer.

A vrai dire, si nous avons tardé à parler de ce champion, c'est que, détestant nous faire l'écho des bluffs éhontés, nous craignions que l'homme ne valût pas la réputation dont on le précédait. Nous en avons tellement vu de ces brillants athlètes d'Outre-Atlantique qui arrivaient à Paris à grands renforts de coups de grosse caisse et que nous supposions être des coureurs de réelle qualité ! Leurs débuts, peu brillants, nous inquiétaient, mais, nous disions-nous, ils sont fatigués par le voyage, le changement de milieu, ils n'ont pas eu le temps de se mettre en forme, attendons quelques jours encore. Ils nous étonneront. Leur musculature athlétique, leurs attaches fines, sont de sûrs garants de leur valeur. Et nous attendions! Cette attente était, d'ailleurs, le plus souvent vaine. Et c'étaient des montagnes qui, de près, n'étaient plus que des souris.

C'est pourquoi, nous n'avons pas voulu nous lancer dans de pompeux éloges adressés à Clark. Nous avons préféré le voir à l'œuvre, et maintenant nous pouvons dire de lui, tout le bien que nous en pensons. C'est un petit homme, une réduction d'athlète, qui ne ressemble que de loin à son interminable ami et patron, Mac Farland. Doué d'une ample collection de qualités, il s'est vite fait à la façon de courir des Français.

Après un début, malheureux il est vrai, mais non point piteux, il se remit au travail avec l'acharnement du coureur de valeur qui sait ce qu'il vaut et désire le montrer. On l'opposa en match à Van den Born et à Dupré. Les connaisseurs peu enthousiastes et craignant de se tromper, n'étudiaient que les chances du Belge et du Roannais. Et Clark joua le rôle du troisième larron. Il gagna deux manches sur trois et se classa une fois second. Ce jour-là, l'Américain gagna, en France, ses galons de grand crack.

Présentation.
Le géant Mac Farland présente le jeune sprinter américain Clark au champion de France, Hourlier.

Clark.
Le nouveau venu américain, sprinter de grande valeur.

Mac Farland et Léon Georget.
Mac Farland, triomphateur des Six Jours, retrouve son adversaire malheureux, Léon Georget, qui, profitant de son séjour à New-York, s'est fait raser les moustaches.

Il sera intéressant de le voir aux prises, cet été, avec les étoiles du sprint. Nous croyons qu'il saura se faire une place brillante et qu'il faudra compter avec lui.

Nous avons interviewé Mac Farland pour savoir ce qu'il pensait de son pupille :

« Vous avez pu vous rendre compte, nous a-t-il dit, que lorsque je me mêle d'amener un sprinter à Paris, je ne m'amuse pas à bluffer et à vous faire prendre un coureur de primes pour un champion. Vous ne me croyiez pas, quand je vous disais que Clark vous étonnerait et qu'il avait triomphé régulièrement des meilleurs hommes d'Amérique. Et maintenant, avez-vous confiance en lui? Pensez-vous qu'il saura se tailler une belle part du gâteau dans les grandes épreuves de l'année? »

Je dus avouer que les prévisions de mon interlocuteur semblaient devoir se réaliser et j'interrogeai Clark.

« Je suis bien heureux d'avoir réussi à battre les meilleurs hommes de l'hiver. Je dois vous avouer que, dans les commencements, je me sentais un peu dépaysé. Vous ne courez pas en France comme en Amérique, où les courses sont uniquement gagnées au train. Là-bas, nous ignorons le sur-place.

« Maintenant je suis au courant des roueries, des diverses tactiques employées sur vos pistes. J'ai fait mon éducation en courant contre Van den Born, contre Dupré, contre Poulain, en matches, et contre les meilleurs autres hommes en courses ouvertes. Les rois du bois et de l'hiver m'ont mis à l'ouvrage, mais j'ai été heureux de leur résister comme je l'ai fait. Ce n'était pas sans appréhension que je me heurtais à Van den Born, il y a plus d'un mois. J'avais là une bien grosse partie. Dieu merci ! je fus vainqueur ! Et mes directeurs ne craignirent pas de m'opposer à Poulain. La course que j'ai fournie contre votre meilleur homme, suivant ce qu'on m'a dit, n'a fait que rendre plus formelle encore mon intention de rester quelque temps parmi vous. »

JACQUES BAUDIER.

SUR ROUTE ET SUR PISTE [1]

Par LUCIEN PETIT-BRETON

Après avoir passé en revue toutes les diverses branches du sport cycliste, Lucien Petit-Breton a abordé la question des courses sur route — Il donne aujourd'hui des conseils sur la façon dont il faut se soigner dans les épreuves de longue distance — Les côtes dans le Tour de France

Il n'y a pas d'homme complet : celui qui monte remarquablement les côtes, se fera lâcher sur le plat. En ce qui me concerne, je monte très bien les côtes longues et d'un faible pourcentage, tel le Cerdon, ou dures et courtes, telle la montée à la sortie d'Aix-les-Bains. Le ballon d'Alsace est déjà un peu dur pour moi. Ce qui me rendait difficile les ascensions dans le Tour de France était mon impossibilité de changer de développement. Avec une multiplicatiou adéquate, je suis prêt à monter n'importe quelle côte et à suivre tous les trains. En bas d'une côte, je me sens toujours très fatigué, mais à mesure que je la monte, je ressens un bien-être continu. Et la fatigue de la côte disparaît immédiatement après. Il y a deux ans, dans le Tour de France, je suis arrivé au haut de la côte de Laffrey avec quinze minutes de retard, j'étais seul, et j'ai comblé mon retard aussitôt après, tant je me sentais en bon état. Et pour arriver à ce résultat, je dus marcher tout le temps à 30 à l'heure.

Le meilleur homme que j'ai connu dans les côtes est Pottier. On ne peut se figurer la valeur de cet athlète regretté. Il se jouait des ascensions les plus pénibles, lâchait tous ses adversaires et jonglait pour ainsi dire avec eux. Il était inutile d'essayer de lui résister, personne ne pouvait rien contre lui. Je l'ai même vu battre des voitures automobiles dans le ballon d'Alsace.

Les descentes en pédalant sont au moins aussi dures que les montées. Elles ajoutent même à la fatigue physique, cette contention d'esprit, cette attention qui vous serrent la tête comme dans un étau. Vous êtes tout le temps aux abois : peut-être allez-vous déraper, qui vous dit qu'au prochain tournant vous n'aurez pas une voiture en travers de la route ? Et vous continuez à tricoter, en essayant de ne pas ralentir et en vous efforçant de ne pas faire

La peur des clous.

Le frère de Trousselier avant le passage des coureurs prend l'utile précaution de balayer la route garnie charitablement de clous.

la malencontreuse chute qui détruirait le mécanisme de votre bicyclette et le vôtre également.

J'ai suffisamment couru le Tour de France pour connaître les diverses côtes et en savoir la valeur. Je peux donc donner la classification suivante :

La plus dure est l'ascension du Sappey, qui mesure 20 kilomètres. La moins pénible est celle de l'Esterel.

J'établis donc le classement des côtes du Tour de France comme suit :

1. Le Sappey.
2. Le col de Laffrey.
3. Le ballon d'Alsace.
4. L'Esterel.

Pendant le Tour de France, le régime est tout. C'est à lui qu'il faut surtout faire attention. C'est lui seul qui pourra, selon ce qu'il sera, vous donner la victoire ou vous empêcher de finir.

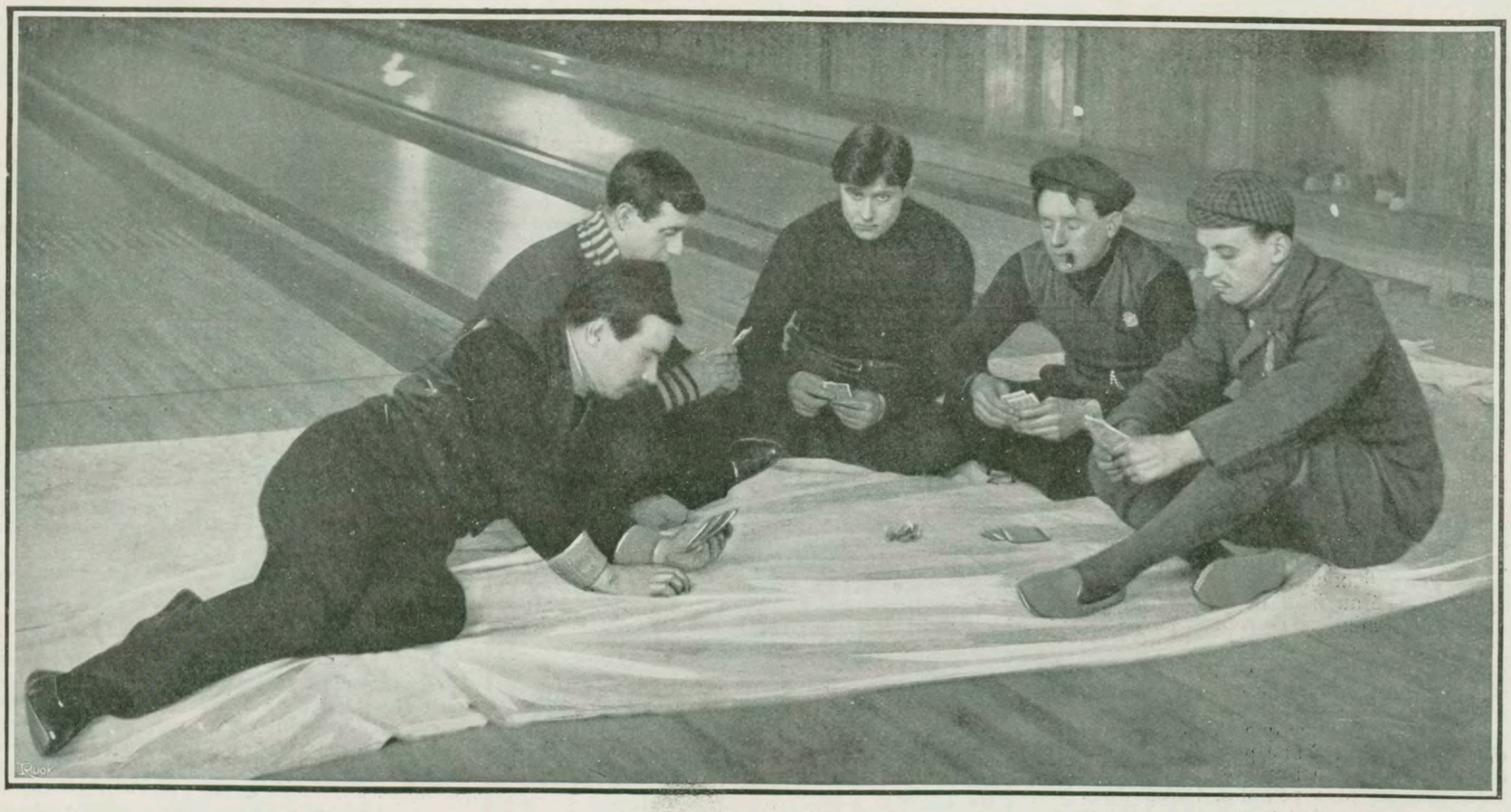
Ne vous amusez pas à aller vous promener et à visiter les villes que vous traversez. Cette manière de faire offre plus de charme, mais on paye, plus ou moins tard, ces fatigues minimes. Elles finissent par prendre une certaine importance lorsqu'elles s'ajoutent à celles de la route. Dès que j'arrivais à l'étape, j'allais immédiatement prendre un bain. Puis, je faisais un petit tour, très petit, pour me dérouiller les jambes qui en avaient un réel besoin. Et j'allais me coucher. Je restais au lit jusqu'à 7 heures et demie. Je descendais dîner et je me recouchais à 9 heures. Je dormais jusqu'à midi et, après avoir déjeuné, je m'étendais à nouveau sur mon lit. Même si je n'avais pas sommeil, je me reposais et je faisais tous mes efforts pour tâcher de somnoler encore. Je me levais pour dîner et me recouchais jusqu'à 2 heures du matin, heure à laquelle je me dirigeais vers le contrôle du départ. En un mot, je me reposais le plus possible, car il fallait récupérer les forces dépensées dans l'étape précédente et en prendre de nouvelles pour la suivante.

Quant à ma nourriture, elle était bien simple. A table, je ne suivais aucun régime. Je n'en avais qu'un pendant la course. Je

Les Six Jours de 1903.

Le team des Six Jours de 1903. De gauche à droite : Samson, Vanderstuyft, Gougoltz, Michaël jeune, Tom Ecke, Hoffmann, Simar, Jimmy Michaël, Contenet, Marius Cadolle, Rettich et Beaugendre.

[1] Voir les nos 538 et suivants.



Distractions des Six Jours.

Sur les allées de bowling, Guignard, Vanoni, Stol, Krebs et Petit-Breton font une partie de cartes après leur entraînement.

prenais des aliments liquides jamais de mets solides. Je buvais du chocolat, de la crème de riz, du thé et de la limonade. J'avais toujours deux bouteilles de trois quarts de litre environ dans le sac attaché à mon guidon.

Je buvais toujours beaucoup pendant la course, alors que dans la vie ordinaire je m'abstiens de tout liquide.

Dans une épreuve comme le Tour de France, il faut prendre soin d'avoir toujours sur soi les outils et ustensiles qui, à un moment donné, peuvent vous être utiles. Ne regrettez pas cet excédent de poids. Je vous souhaite de ne jamais avoir besoin d'y recourir, mais si par hasard vous devez y faire appel, songez qu'il vaut mieux porter un paquet gênant avec soi, que de rester en panne loin de toute agglomération et de perdre parfois une course par suite de votre imprévoyance.

D'ailleurs, lorsque vous tenez à prendre part à une course sur route, vous ne devez pas seulement vous préoccuper de votre entraînement personnel ; il faut également savoir réparer en vitesse, connaître tous les rouages de votre machine et vous habituer à faire dans le minimum de temps, le maximum d'ouvrage. Pendant de longs jours, avant chacune de mes courses, je m'étudiais à effectuer les réparations les plus bizarres et les plus longues. Je faisais chronométrer mon temps et quotidiennement je cherchais à battre mon record. C'est de cette façon que j'acquis la réputation de mécanicien, dont on voulut bien me gratifier. On fit même circuler sur mon compte des anecdotes extraordinaires au sujet de la façon dont je réparais, prétendant que, pour je ne sais plus quel dommage à une bicyclette, j'avais battu de plus d'un quart d'heure le meilleur contre-maître de chez Peugeot. Ceci est de la légende purement et simplement, mais je dois reconnaître que j'étais bien l'un des meilleurs mécaniciens parmi tous les routiers. J'espère que mes clients de Périgueux n'ont jamais eu à se plaindre encore de mes qualités.

Et surtout, en course, ne vous lamentez jamais si vous avez des anicroches. Ne prenez pas les cieux à témoin de votre guigne, n'insultez pas le sort. D'abord ce n'est pas poli, ensuite vous auriez pu avoir plus cruelle avarie, enfin cela vous fait perdre du temps. Et telle est la raison qui nécessite surtout votre humble résignation. Quand vous crevez, il ne faut pas vous emballer et perdre confiance. La seule chose à faire est de réparer le plus vite possible et solidement, et de repartir. Ne faites pas comme Gerbi : il est vraiment comique et sinistre à la fois quand il crève. Il s'asseoit sur la route, jette sa machine dans un fossé et débite tous les jurons italiens de son répertoire. Puis, il finit par où il aurait dû commencer. Il a beau avoir crié qu'il ne monterait jamais plus de sa vie sur une bicyclette, que c'est « un sale outil qui le dégoûte », qu'il faut être malade pour faire de ce sport-là et abruti pour courir, il va sagement chercher sa bicyclette, répare et reprend sa route. Il faut se dire quand on part, non seulement qu'on peut, mais qu'on doit crever.

Quand on a réparé, il faut partir au plus vite et pousser comme un sourd. Peu importe que vous soyez seul, l'essentiel est d'aller de l'avant. Dans l'étape Lyon-Grenoble, Van Honwaert et Garrigou n'eurent pas la place qu'ils méritaient. Lors d'une crevaison, après être repartis, ils attendirent un groupe et restèrent avec lui, de telle sorte qu'à la fin c'est avec six ou huit hommes qu'ils firent l'emballage. ayant ainsi six ou huit chances contre eux.

S'ils avaient continué, ils n'auraient peut-être pas rejoint le peloton de tête, mais se seraient débarrassés des autres. De plus, supposez qu'ils aient à nouveau crevé, les voilà relégués encore et ils auraient ainsi perdu tout l'avantage d'une course brillante et ce, tout simplement par leur manque de tête et d'énergie.

Je m'en voudrais de ne pas faire suivre mon traité sur le sport cycliste d'une étude des records. Les records font partie intégrante du cyclisme. C'est grâce à eux qu'on se rend compte des progrès accomplis par les champions depuis les origines de notre sport. Je prendrai successivement les records sans entraîneurs, puis avec entraîneurs. Il sera intéressant d'étudier de quelle façon le record de l'heure avec entraîneurs détenu en 1876 par l'Anglais Doods avec 25 kilom. 508, est monté en 1908 à 99 kilom. 57 avec Wills. Comment, d'autre part, le record de l'heure sans entraîneurs détenu en 1893 par Henri Desgrange avec 35 kilom. 325, est monté à 41 kilomètres, en 1907, avec Berthet.

Il est intéressant d'édudier les performances de toutes ces gloires du cyclisme. C'est ainsi qu'on arrive à voir de près la valeur des divers champions.

(A suivre.)

LUCIEN PETIT-BRETON.

Le Tour de France de 1907.

Petit-Breton vient d'arriver et va accomplir le kilomètre final. Il remporte la victoire dans la colossale épreuve.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.